

Autobahn-Landschaftsbild: Die Niederlande als geschütztes Landschaftsartefakt

Rolf-Ulrich Kunze

Institut für Philosophie, University of Karlsruhe, E-Mail: Rolf-Ulrich.Kunze@philosophie.uni-karlsruhe.de

Abstract

The paper comments on efforts of the Dutch federal Dept. of Infrastructure to preserve scenic highway landscape views in the Netherlands.

Keywords: *highway landscapes, technical mentalities*

Manuscript received 1 February 2009.

Copyright note: This is an open access article distributed under the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided that the original work is properly cited.

Landschaft, durch Windschutzscheiben gesehen

Jeder kennt sie, die braunen Schilder mit weißer Schrift, die seit einigen Jahren am Rand deutscher Autobahnen auf sehenswerte und/oder UNESCO-geschützte kultur- oder naturgeschichtliche Ensemble hinweisen. Der Autofahrer soll wissen können, an welchem Panorama er vorbeifährt. Gelegentlich wirken die Schilder geradezu parodistisch, weil sie auf etwas aufmerksam machen, was man aufgrund der Lage der Autobahn hinter Hügeln und mitten im Wald selbst dann nicht sehen könnte, wenn man exakt an dieser Stelle im Stau stünde: hier wäre die Würzburger Altstadt oder die Darmstädter Mathildenhöhe. Dies dient also mehr der Bildung als der Erläuterung. Über die ästhetische Gestaltung der Tafeln ist sowohl im Hinblick auf die gewählten Farbe wie die aus der Piktogramm- und Prospekt-kitsch-Logik gewählten Motive eigentlich kaum Streit möglich: sie sind scheusslich.

In den Niederlanden geht nun Rijkswaterstaat, das traditionsreiche, für die Verkehrswege auf dem Wasser und dem Land zuständige niederländische Verkehrsministerium, einen ganz anderen interessanten Weg. Die Landschaft wird nicht beschildert, sondern gezielt für den Blick des Autofahrers geschützt. In dem großen Projekt „Routeontwerp van snelwegen“, Routenplanung von Autobahnen, bemüht sich die Behörde darum, dem niederländischen Autofahrer bestimmte Auto-Landschaftsbilder dauerhaft zu erhalten. Damit die charakteristische Landschaft in dem dicht besiedelten Land nicht komplett hinter Schallschutzmauern und wuchernen Dienstleistungskomplexen verschwindet, arbeitet Rijkswaterstaat eng mit den Anliegergemeinden der Autobahnen und mit den Provinzen zusammen, um einige als typisch niederländisch definierte Autobahnpanoramen zu bewahren.



Figure 1. Dieser Blick soll erhalten bleiben: Polderland, Wasser, Himmel, Autobahn: ein Bildbeispiel und Bilderbuchbeispiel niederländischer topographischer Identität aus einem Bericht des Planbureau voor Leefomgeving.¹

Landschaft als Artefakt, erschlossen durch Mobilität

Was wird nun eigentlich als schützenswert empfunden? „Landschap“ ist ein ur-niederländisches Wort, das hinter dem englischen „landscape“ und dem deutschen „Landschaft“ steckt und den Aspekt der Gestaltung durch den Menschen stark betont. Landschaft im niederländischen Verständnis ist nicht ‚Gegend‘ und erst recht nicht ‚Natur‘, sondern die vom Menschen planvoll veränderte Natur, die zivilisierte Welt als Artefakt. Der Begriff beschreibt idealtypisch das von regelmäßigen Gräben durchzogene, von Windmühlen entwässerte Polderland, zu dem der schöne Satz gehört: Gott schuf die Welt, aber die Niederländer schufen die Niederlande.¹ Piet Mondriaan machte diese zivilisatorische Topographie dann in seiner abstrakten Malerei berühmt.

Es ist wichtig zu betonen, dass die Autobahnen unserer Zeit keineswegs ‚künstlicher‘ sind als die Landschaft selbst: Beide lassen sich mit dem technikgeschichtlichen Begriff des Artefakts treffend als typische Produkte einer bestimmten Art von Technikanwendung in ihrer Zeit beschreiben, die einen menschlichen Lebensraum sowie die Mentalitäten seiner Bewohner weit über ihre Zeit hinaus nachhaltig prägt. Zugleich hat die mobilitätstechnische ebenso wie die wasserbautechnische Infrastruktur nicht nur handwerkliche, naturwissenschaftliche und technische, sondern immer auch soziale und kulturelle Voraussetzungen. Darauf hat mit großem Erfolg der Karlsruher Techniksoziologe und -philosoph Günter Ropohl aufmerksam gemacht. 1979 erschien seine technikphilosophische und -soziologische Karlsruher Habilitationsschrift ‚Eine Systemtheorie der Technik. Zur Grundlegung der Allgemeinen Technologie‘.²

Ropohl unterscheidet drei Dimensionen des Technikbegriffs: „(a) die Artefakte selbst, (b) deren Herstellung durch den Menschen und (c) deren Verwendung im Rahmen zweckorientierten Handelns.“³ Den Technikbegriff behält Ropohl dem auf diese Weise umrissenen Objektbereich vor, während

er unter Technologie das „objektsprachliche Aussagensystem“⁴ der Wissenschaft von der Technik, der Technikforschung, versteht. Die Technik hat nach Ropohl drei fundamentale Dimensionen:

- Die naturale Dimension. Die Perspektiven der auf sie bezogenen Technikforschung sind natur- und ingenieurwissenschaftlich sowie ökologisch. „Die naturale Dimension der Technik besteht darin, daß die Sachen der Technik, die Artefakte, aus natürlichen Beständen gemacht sind und, als dingliche Gegebenheiten in Raum und Zeit existent, wie die Naturdinge den Naturgesetzen unterliegen.“⁵ Typische erkenntnisleitende Fragestellungen der naturalen Technikdimension betreffen u.a. die naturgesetzlichen Grundlagen technischer Artefakte, ihren Aufbau und ihr Verhalten sowie das Verhältnis von Artefakt und natürlicher bzw. bereits technisch durchgestalteter Umwelt.

Bezogen auf das niederländische Beispiel, könnte hier von der technisch-funktionalen Seite der wasser- und straßenbautechnischen Gestaltung niederländischer Landschaft, der Wasser- und Mobilitätstechnik, vor allem im Hinblick auf Funktionsmechanismen unter bestimmten klimatischen Bedingungen die Rede sein.

- Die humane Dimension: Die Erkenntnisperspektiven der Technikforschung zur humanen Dimension der Technik sind u.a. anthropologisch, physiologisch, psychologisch und ästhetisch. Die erkenntnisleitenden Fragen zur humanen Technikdimension sind u.a. auf die Artefakte als Mittel und Ergebnisse der Arbeit bzw. des Handelns, auf die Interaktion mit dem menschlichen Organismus, die Wirkungen auf die Psyche sowie auf die Ästhetik der Artefakte gerichtet. „Alles Gemachte“, so Ropohl, „hat seinen Urheber, von dem es gemacht, und seinen Adressaten, für den es gemacht ist.“⁶

Mit Blick auf die Autobahn-Panoramen wäre hier u.a. in der ‚Urheber‘- und ‚Adressaten‘-Pers-

¹ Vgl. Rolf-Ulrich Kunze, Die Modernisierung der niederländischen Gesellschaft. Die Infrastrukturgeschichte des Zuiderzeeprojekts und seine Beziehungen zur Friderician, in: Friderician. Zeitschrift der Universität Karlsruhe (TH) 61. 2003, 31-39.

² Günter Ropohl, Eine Systemtheorie der Technik. Zur Grundlegung der Allgemeinen Technologie, München-Wien 1979.

³ Günter Ropohl, Eine Systemtheorie der Technik (wie Anm. 2), 32.

⁴ Günter Ropohl, Eine Systemtheorie der Technik (wie Anm. 2), 32.

⁵ Günter Ropohl, Eine Systemtheorie der Technik (wie Anm. 2), 32 f..

⁶ Günter Ropohl, Eine Systemtheorie der Technik (wie Anm. 2), 35.

pektive nach den kulturellen Vorstellungen zu fragen, die Rijkswaterstaat dazu bewogen haben, bestimmte Teile der niederländischen Landschaft unter ‚Autobahnpanorama-Schutz‘ zu stellen. Interessant wäre auch, wie das Projekt bei den Autobahnbenutzern ankommt.

- Die soziale Technikdimension. Ihre Fragerichtungen sind ökonomisch, soziologisch, politikwissenschaftlich und historisch, also sozialwissenschaftlich im weiteren Sinn. Typische Probleme betreffen die Rolle der Technik im ökonomischen Prozess, die gesellschaftlichen Kontexte der Herstellung, Verwendung und Abwicklung von Technik sowie Technikfolgen, die Funktion von Politik und Staat bei der Technikgenese und -verbreitung, die Akzeptanz von Technik sowie Technik und sozialen Wandel.

In diesem Zusammenhang lässt sich die zentrale Bedeutung bestimmter Infrastrukturtechnik für die niederländische Geschichte als Mobilitätsgeschichte darstellen. Dass Rijkswaterstaat – wie der Name des Ministeriums schon andeutet – zunächst und vor allem für die in den Niederlanden existenzwichtigen Wasserwege verantwortlich war und in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts auch für Autobahnen verantwortlich wurde, zeigt die wasserbau- und mobilitätstechnische Kontinuität und Interdependenz an einem einfachen institutionengeschichtlichen Beispiel.

Keine Musealisierung, wenn das Wasser droht

In absehbarer Zukunft werden Niederländer und ihre europäische Gäste auf bestimmten niederländischen Autobahnabschnitten nun uneingeschränkte Blicke in die immer auch technikgeschichtliche Vergangenheit eines Landes werfen können⁷ – sofern denn die weiteren Eingriffe des Menschen in die Landschaft durch Deicherhöhungen und Windenergieanlagen dies erlauben. In einem Land, dessen am dichtesten besiedelter Teil weitgehend unter dem Meeresspiegel liegt, wird im Zweifelsfall dem Schutz vor dem Wasser immer eine höhere Priorität einge-

räumt als dem Panoramashutz oder anderen Identitätsprojekten. Aber vielleicht werden schon in wenigen Jahren die gigantischen Delta-Stauwerke im Rhein-Maas-Schelde-Delta ebenfalls als schützenswertes Panorama betrachtet werden.

⁷ Vgl. Rolf-Ulrich Kunze, Die Modernisierung der Niederlande. 1945 bis 1965, in: NiederlandeNet.de. Das Online-Portal über die Niederlande und die Deutsch-Niederländischen Beziehungen, Zentrum für Niederlandestudien der WWU, <http://www.uni-muenster.de/HausDerNiederlande/Zentrum/Projekte/NiederlandeNet/NL-Info/index.html>.